VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 14)**

z dnia 28 kwietnia 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 14)

28 kwietnia 2016 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– prezentacja projektu założeń do „Strategii rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2014-2020 z perspektywą do roku 2030”,

– prezentacja założeń rządowego projektu ustawy o pracy na statkach żeglugi śródlądowej.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Materna** sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Joanna Kopczyńska** zastępca dyrektora Departamentu Zasobów Wodnych Ministerstwa Środowiska wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Robert Kęsy** p.o. zastępcy prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej wraz ze współpracownikami, **Jerzy Lewandowski** sekretarz generalny Krajowej Izby Gospodarki Morskiej w Gdyni, **Grzegorz Walczukiewicz** dyrektor Biura Związku Miast i Gmin Morskich, **Maciej Gromek** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie, **Mariusz Przybylski** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu, **Jan Pyś** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, **Jerzy Słomiński** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy, **Stanisław Wójcik** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Krakowie, **Grażyna Ciemniak** ekspert Nadwiślańskiego Związku Pracodawców Konfederacja Lewiatan, **Czesław Szarek** prezes Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych w Polsce „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej”, **Bolesław Zasada** wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, **Zbigniew Antonowicz** prezes Stowarzyszenia „Odrą w Świat”, **Radosław Kołaczyk** prezes zarządu Fundacji Pomorski Instytut Akwakultury i Limnologii wraz ze współpracownikami, **Jan Popończyk** członek zarządu Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Wojciech Paluch, Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dzień dobry, witam wszystkich państwa bardzo serdecznie. Witam koleżanki posłanki i kolegów posłów. Witam zaproszonych gości, zwłaszcza panów ministrów. Tradycyjnie pozwolę sobie przywitać, z imienia i nazwiska, osoby, które biorą udział w dzisiejszym posiedzeniu. Lubię, kiedy nasi goście czują się jak u siebie w domu.

Witam następujące osoby: pana Jerzego Bazylewicza – głównego specjalistę w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, pana Krzysztofa Błaszkiewicza – głównego specjalistę w Departamencie Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej, panią Paulinę Budner – specjalistę w Departamencie Inwestycji i Nadzoru w Krajowym Zarządzie Gospodarki Wodnej, panią Grażynę Ciemniak – eksperta Nadwiślańskiego Związku Pracodawców Konfederacja Lewiatan, pana Przemysława Dacę – dyrektora Departamentu Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Tomasza Emiliana – dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, pana Macieja Gromka – dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie, panią Annę Jastrzębską – zastępcę dyrektora Departamentu

Inwestycji i Nadzoru w Krajowym Zarządzie Gospodarki Wodnej, pana Roberta Kęsy – p.o. zastępcy prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, pana Tomasza Koconia – specjalistę w Departamencie Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, panią Joannę Kopczyńską – zastępcę dyrektora Departamentu Zasobów Wodnych w Ministerstwa Środowiska, pana Jerzego Lewandowskiego – sekretarza generalnego Krajowej Izby Gospodarki Morskiej w Gdyni, pana Jerzego Maternę – sekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (za chwilę przywitam pana ministra osobno), panią Izabelę Nepelską-Łosik – specjalistę w Departamencie Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Mirosława Paszczyka – dyrektora Departamentu Inwestycji i Nadzoru w Krajowym Zarządzie Gospodarki Wodnej, pana Jana Popończyka ze Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych, pana Mariusza Przybylskiego – dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu, pana Jana Pysia – dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, pana Jerzego Słomińskiego – dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy, pana Michała Strójwąsa – starszego specjalistę w Departamencie Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Czesława Szarka – prezesa Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych w Polsce „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej", pana Grzegorza Walczukiewicza – dyrektora Biura Związku Miast i Gmin Morskich, pana Stanisława Wójcika – dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Krakowie, pana Piotra Wacława Załęckiego – starszego specjalistę w Departamencie Funduszy Ekologicznych w Ministerstwie Środowiska, pana Bolesława Zasadę – wiceprzewodniczącego Federacji Związku Zawodowego Marynarzy i Rybaków, pana Przemysława Żukowskiego – radcę ministra w Departamencie Żeglugi Śródlądowej w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Zbigniewa Antonowicza – prezesa Stowarzyszenia „Odrą w Świat", panią Elżbietę Krawczykowską – wiceprezesa Fundacji Pomorski Instytut Akwakultury i Limnologii oraz pana Radosława Kołaczyka – prezesa Fundacji Pomorski Instytut Akwakultury i Limnologii. Witam także pana ministra Mariusza Gajdę, podsekretarza stanu w Ministerstwie Środowiska, który jest chwilowo obecny na naszych obradach.

Szanowni państwo, w tej chwili oficjalnie otwieram posiedzenie Komisji.

Stwierdzam, że posiadamy wymagane kworum.

W porządku dziennym są przewidziane dwa punkty – myślę, że dość ciekawe. Po pierwsze: prezentacja projektu „Strategia rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2014-2020 z perspektywą do roku 2030", po drugie: prezentacja założeń rządowego projektu ustawy o pracy na statkach żeglugi śródlądowej.

Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjęła zaproponowany porządek.

Sprzeciwu nie słyszę.

Dziękuję bardzo.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Jeszcze raz serdecznie witam pana ministra Jerzego Maternę, sekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Panie ministrze, proszę o przedstawienie członkom Komisji opracowanych przez resort założeń do planu rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2014-2020 z perspektywą do roku 2030.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Jerzy Materna:

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca.

Szanowni państwo, panie ministrze, po pierwsze pragnę poinformować, że Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej ma już nową siedzibę. Mam nadzieję, że jest to już nasza siedziba docelowa. Aktualnie mieścimy się przy ul. Nowy Świat 6/12, czyli w budynku po dawnym KC PZPR. Niewątpliwie jest to ciekawe miejsce, w samym centrum miasta. Z tego co mi wiadomo, pod koniec roku prawdopodobnie do tego samego budynku przeniesie się jeszcze ministerstwo sportu.

A teraz przechodząc do rzeczy, chcę powiedzieć, że 11 kwietnia 2016 r. we Wrocławiu zaprezentowaliśmy oficjalnie założenia do planu rozwoju śródlądowych dróg wodnych

w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do 2030 r. Można powiedzieć, że jest to pierwszy od szeregu dziesięcioleci tak ważny plan dla wód śródlądowych w naszym kraju. Zdiagnozowaliśmy w nim istniejącą sytuację, założyliśmy określone cele do realizacji, określiliśmy co chcemy zrobić i ile będzie to kosztowało. Przedstawiliśmy korzyści, które zamierzamy osiągnąć i przedstawiliśmy harmonogram działań.

Szanowni państwo, jeśli chodzi o udział żeglugi śródlądowej w przewozach transportowych, to jest on obecnie znikomy i wynosi zaledwie 0,4%. Pod tym względem wyprzedzają nas nawet takie kraje jak Słowacja i Węgry, które jak wiadomo nie mają bezpośredniego dostępu do morza. Naszym celem jest zwiększenie udziału żeglugi śródlądowej w transporcie ogółem. Chcielibyśmy porównywać się pod tym względem do Bułgarii lub Niemieć, pomijam na razie Holandię, w której udział żeglugi śródlądowej w transporcie ogółem wynosi aż 42%.

Warto powiedzieć kilka zdań na temat ważnych dokumentów Unii Europejskiej, które wyjaśniają poniekąd, dlaczego podejmujemy działania w tym zakresie. Tzw. Biała Księga, oficjalny dokument Unii Europejskiej, mówi wprost, że do 2030 r. 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. transport wodny lub kolej. Dziś, czyli w 2016 r., jak powiedziałem, udział transportu wodnego w przewozach ogółem wynosi 0,4%, udział kolei w tych przewozach wynosi 12,5% a ponad 85% udziałów posiada cały czas transport drogowy.

Pomijam w tym miejscu wszelkiego rodzaju rurociągi i udział przewozów lotniczych, bo jest on cały czas na minimalnym poziomie.

Drugi ważny dokument unijny zawarty w Białej Księdze określa, że wszystkie porty morskie (w naszym przypadku – Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście i Elbląg) muszą posiadać dobre połączenia w systemie śródlądowego transportu wodnego. Ta kwestia jest niezwykle ważna i stąd wzięły się m.in. cele określone w naszych założeniach do strategii.

Na czym polega przewaga transportu śródlądowego? Przede wszystkim cechuje go większa efektywność. Pokazuję to na przykładzie widocznym na slajdzie. Jest to skromna ilustracja, ale widać, że barka typu „Europa" zastępuje 30 samochodów ciężarowych. Jeśli mówimy o IV klasie żeglowności to nawet od 50 do 70 tirów może wejść na barkę.

Druga sprawa to niższe koszty. Widać, ile ton ładunku można przewieźć przy tym samym nakładzie energii. W przypadku wodnego transportu śródlądowego jest to trzykrotnie więcej niż w przypadku transportu samochodowego.

Kolejna rzecz to niższe zanieczyszczenie środowiska. W tym przypadku mamy nawet pięciokrotną przewagę wodnego transportu śródlądowego nad transportem drogowym.

Do czego dążymy? Jak ma wyglądać intermodalny system? Chodzi o to, jak widać na slajdzie, że ładunek z portu morskiego trafia do portu śródlądowego, później dalej do fabryk przy udziale kolei, a na końcu w najmniejszym stopniu jest uwzględniany transport drogowy. Główne pojęcia, które występują w infrastrukturze drogi wodnej, to stopnie wodne, śluzy, kanały i prześwit nad mostem. Warto także przedstawić główne parametry tzw. IV klasy żeglowności, czyli tej klasy, która nas najbardziej interesuje. W tym przypadku szerokość statku wynosi 9,5 m a długość 80 do 85 m, zanurzenie 2,5 m i prześwit od 5,25 do 7 m.

Zobaczmy, jak wygląda obecny stan Odrzańskiej Drogi Wodnej.

W tej chwili brakuje nam połączenia Koźle – granica państwa, brakuje nam Kanału Śląskiego a Kanał Gliwicki jest wprawdzie określany jako droga wodna III klasy, ale w większej części nie spełnia wymagań III klasy. Odra jest skanalizowana na długości 183 km, przeważnie w klasie III, ale również w wielu miejscach sporo jej brakuje do tej klasy żeglowności. Odra swobodnie płynąca, w tym przypadku stan jest najgorszy, generalnie w II klasie żeglowności, ale zdarzają się miejsca, w których głębokość wynosi zaledwie 0,5 m. Odra swobodnie płynąca to ponad 260 km. Następnie Odra graniczna, również III klasa żeglowności i na zakończenie odcinek ujściowy. Tak wygląda obecnie Odrzańska Droga Wodna.

Jeśli chodzi o drogę wodną rzeki Wisły to mamy, przede wszystkim, górną Wisłę, odcinek Przewóz-Kanał Łączyński i ujście Przemszy, łączna długość około 70 km. Następnie Wisła środkowa, dalej Zbiornik Włocławski, na którym występuje wyjątkowo żeglowność

w klasie V. Dalej mamy dolną Wisłę i tu już tylko II klasa żeglowności i wreszcie odcinek ujściowy, gdzie mamy III klasę. Tak wygląda aktualnie Wisła.

Jak wynika z badań pana prof. Babińskiego, pozostawienie spraw w takim stanie rzeczy jak obecnie spowoduje większe szkody niż rozpoczęcie planowanych inwestycji. Przychylamy się do opinii pana profesora i uważamy, że konieczne jest rozpoczęcie działań inwestycyjnych związanych z rozwojem śródlądowych dróg wodnych.

W tej chwili przedstawię państwu cele, które sobie stawiamy w tym zakresie.

Mieszczą się one w czterech priorytetach. Pierwszy z nich to Odrzańska Droga Wodna (E-30). Chcemy na niej osiągnąć międzynarodową klasę żeglowności i włączyć ją w europejską sieć dróg wodnych. Drugi priorytet to droga wodna rzeki Wisły – chcemy uzyskać znaczną poprawę warunków nawigacyjnych. Trzeci priorytet to połączenie Odra-Wisła -Zalew Wiślany (E-70) i Warszawa-Brześć (E-40). Zamierzamy rozbudować wymienione drogi wodne. Czwarty priorytet przewiduje rozwój partnerstwa i współpracy na rzecz śródlądowych dróg wodnych.

Jeżeli chodzi o pierwszy priorytet dotyczący Odrzańskiej Drogi Wodnej to w jego ramach przewidujemy, po pierwsze, zlikwidowanie tzw. wąskich gardeł, przystosowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej do parametrów V klasy, budowę na terytorium Polski odcinka Koźle-granica państwa oraz budowę Kanału Śląskiego. W ramach drugiego priorytetu zamierzamy zbudować kaskadę środkowego i dolnego odcinka Wisły od Warszawy do Gdańska oraz zmodernizować górną, skanalizowaną Wisłę i zbudować stopień wodny w Niepołomicach. Trzeci priorytet, jak już wspominałem, to połączenie Odra-Wisła-Zalew Wiślany, jeśli chodzi o drogę międzynarodową E-70 oraz połączenie Wisła-Brześć wchodzące w drogę międzynarodową E-40. W ramach czwartego priorytetu określonego jako rozwój partnerstwa i współpracy na rzecz śródlądowych dróg wodnych planujemy wdrożenie systemu usług informacji rzecznej, tzw. RIS. Mamy taki obowiązek. Dyrektywa unijna mówi wprost, że wszystkie rzeki, które osiągną IV klasę żeglowności, muszą posiadać system RIS.

Pragnę poinformować, że rozpoczęliśmy już działania związane z rozwojem partnerstwa i współpracy na rzecz śródlądowych dróg wodnych. W ostatnią środę, czyli wczoraj, odbyło się bardzo ważne spotkanie w Ministerstwie Rozwoju. Brało w nim udział pięciu ministrów oraz przedstawiciele wszystkich największych firm. Obecni byli m.in. reprezentanci Orlenu, Lotosu i największych firm energetycznych. Wszyscy oni stwierdzili, że to, co planujemy zrobić jest niezwykle potrzebne oraz że deklarują włączyć się przede wszystkim w realizację planu Junckera.

Przypomnę w tym miejscu, że decyzję o włączeniu się w plan Junckera musieliśmy podjąć do końca kwietnia. Decyzja była więc szybka, ale takie mamy terminy. Jeśli chodzi o te działania, to ostatecznie wpisaliśmy trzy, bardzo ważne na łączną kwotę prawie 50 mld zł. Będzie to odcinek Wisły – od Warszawy do Gdańska, Odra swobodnie płynąca na odcinku 260 km oraz Kanał Śląski. Wymienione zadania chcemy wpiąć, jeśli można tak powiedzieć, w plan Junckera. Rozpoczęliśmy działania z tym związane, bo jak wspomniałem, terminarz jest niezwykle napięty.

Na marginesie mówiąc, taka sytuacja bardzo nam się podoba, bo mamy co robić. Budowę rozpoczynamy już w 2018 r. Na Wiśle, przed Włocławkiem, będzie to stopień wodny z elektrownią a na Odrze budowa stopnia wodnego z elektrownią w Ścinawie. Mam nadzieję, że niebawem przystąpimy także do realizacji inwestycji związanej z Kanałem Śląskim.

Jeśli chodzi o międzynarodową współpracę na rzecz rozwoju śródlądowych dróg wodnych, to w tym zakresie także zostały już uruchomione konkretne działania. Pan prezydent Andrzej Duda został poinformowany o naszych zamierzeniach. Niedawno spotkał się on z prezydentem Czech i z tego, co mi wiadomo, w rozmowach bilateralnych została ta tematyka przez panów prezydentów poruszona. Czesi są zdeterminowani, aby włączyć się w połączenie Odrzańskiej Drogi Wodnej na trasie Bałtyk-Dunaj. W tej chwili strona czeska przystępuje do opracowania studium wykonalności. My również niebawem przystąpimy do studium wykonalności inwestycji na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Drugie studium będzie dotyczyło Wisły a trzecie – Kanału Śląskiego. Działania w tym zakresie rozpoczynamy w najbliższej przyszłości.

Kolejne kroki związane z Odrzańska Drogą Wodną przewidują dostosowanie Kanału Gliwickiego do wymogów V klasy. W latach 2016-2030 chcemy wydać na ten cel 3,1 mld zł. Podana kwota to, oczywiście ,szacunek sporządzony na podstawie posiadanych danych. Brak jeszcze szczegółowych wyliczeń, ale i tak chciałbym w tym miejscu podziękować Ministerstwu Środowiska, które bardzo aktywnie włączyło się do prac w tym zakresie. Chcę powiedzieć, że to historyczny moment, ponieważ chyba nigdy wcześniej nie było takiej zgody i porozumienia pomiędzy resortem środowiska i ministrem właściwym dla gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. Obie strony są naprawdę zdeterminowane, aby wykonać założone plany.

Teraz kilka słów na temat Odry skanalizowanej.

Odcinek Koźle-Brzeg Dolny, długość 183 km. W latach 2016-2030 planujemy wydać na ten cel 2,9 mld zł. Następnie mamy Odrę swobodnie płynącą. Przewidujemy budowę czternastu stopni wodnych, prawdopodobnie wszystkie z elektrowniami. Łącznie na ten cel planujemy wydać kwotę 6,6 mld zł, ale może ona się nieco zwiększyć, ponieważ zamierzamy budować elektrownie, co podniesie koszty inwestycji. Budowa elektrowni jest jednak z drugiej strony szansą na wcześniejsze rozpoczęcie inwestycji. Plan Junckera zawiera tzw. 3P. Państwo samo nie może tego robić i dlatego będziemy chcieli, aby duże firmy energetyczne włączyły się w planowane działania. Jest z ich strony deklaracja, że bardzo chcą pomóc i mam nadzieję, że uda nam się szybko ze wszystkim ruszyć do przodu.

Jeśli chodzi o Odrę graniczną to planujemy wydatkować w latach 2021-2030 kwotę 4,5 mld zł. Na inwestycje związane z końcowym odcinkiem Odry, tzw. dolną Odrą, planujemy wydać 300 mln zł. Warto powiedzieć także o Zbiorniku Racibórz, który teraz kończy się jako tzw. zbiornik suchy, ma on docelowo zostać przekształcony w zbiornik wielozadaniowy, tzw. mokry. Chcemy na tym zbiorniku przedłużyć żeglowność. Koszty, które na obecną chwilę widzimy w związku z przedstawionymi zamierzeniami, wynoszą ok. 670 mln zł. Planowana budowa odcinka Koźle-Ostrawa powinna zamknąć się kwotą 1,67 mld zł. Takie są wstępne koszty.

Mam nadzieję, że uda nam się wciągnąć w plan TEN-T. Łączymy znaczne nadzieje z międzynarodową umową czterech państw: Polski, Niemiec, Słowacji i Czech. Zamierzamy wspólnie sięgnąć do środków unijnych, do dużych programów Unii Europejskiej, takich jak CEF czy „Europa łącząc się”. Przewidziane finansowanie to ok. 30 mld euro. Chcemy do tych środków sięgnąć i wybudować przy ich pomocy Kanał Koźle-Ostrawa. Przypomnę, że z TEN-T wypadliśmy w 2013 r., ale robimy teraz wszystko, aby po rewizji w 2017 r. ponownie się tam znaleźć i sięgnąć po środki finansowe.

Jeśli chodzi o budowę Kanału Śląskiego, to jak już wspominałem, zamierzamy skorzystać w tym celu z planu Junckera. Koszt na dziś to ok. 11 mld zł. Przewidziane są bardzo nowoczesne rozwiązania. Niedawno rozmawiałem z byłym dyplomatą w Szwajcarii. Zadeklarował pomoc w tym względzie. Szwajcarzy dysponują bardzo ciekawymi rozwiązaniami technologicznymi, które umożliwią funkcjonowanie Kanału Śląskiego w obie strony, w zależności od potrzeb. Jeśli wystąpi potrzeba przesyłu wody z Odry do Wisły, to będzie taka możliwość a jeśli trzeba będzie przesłać wodę z Wisły do Odry, to również będzie możliwe do wykonania. Inwestycja w Kanał Śląski ma zostać przeprowadzona w oparciu o istniejącą najnowocześniejszą technologię.

Całkowity koszt Odrzańskiej Drogi Wodnej na dziś wynosi około 30,7 mld zł. Zaznaczam od razu, że koszty rzeczywiste mogą być nieco wyższe, ale równie dobrze mogą być one nieco niższe od planowanych.

W tej chwili przejdę do krótkiego omówienia kwestii związanych z Wisłą, drugą naszą rzeką.

Przewidujemy stworzenie kaskady środkowej i dolnej Wisły i budowę dziewięciu stopni wodnych z elektrowniami. Jak mówiłem, wpisujemy to w plan Junckera. Mam nadzieję, że prace, jeśli chodzi o pierwszy stopień, wystartują już w 2018 r. Łączny koszt inwestycji jest szacowany na 31,5 mld zł. Całość prac zamierzamy wykonać w ciągu 15 lat. Oprócz tego przewidujemy modernizację górnej Wisły. Koszt budowy stopnia wodnego w Niepołomicach to około 400 mln zł. Całkowity koszt, jeśli chodzi o inwestycje na Wiśle, widzicie państwo na wyświetlanym slajdzie.

Jeżeli chodzi o połączenie Odra-Wisła, to będzie ono kosztować 6,5 mld zł. W tym przypadku sprawa jest cały czas otwarta. Będziemy dalej na ten temat dyskutować, ponieważ jeśli chodzi o Noteć, to mamy tam budowy klasy „0". Prawdopodobnie w grę wejdą inne warianty, tzn. wzdłuż Warty przez Poznań i w końcowym odcinku wepniemy się pod Włocławek budując w tym celu kanał. Są to jednak na razie plany. Na ten temat będziemy dyskutować i podejmiemy ostateczne decyzje.

Ostatni odcinek, jaki planujemy zrealizować to połączenie Warszawa-Brześć, czyli droga E-40. W tym przypadku mamy już studium wykonalności przygotowane przez Urząd Marszałkowski w Lublinie. Przewiduje ono trzy warianty. Najbardziej prawdopodobny wariant to Dęblin-Brześć. Wynika to z faktu, że w Brześciu powstaje duże centrum logistyczne stawiane przez Chińczyków i chcielibyśmy tę sposobność wykorzystać. Zależy nam, aby polska żegluga mogła stamtąd przewozić towary do Gdańska. Szacunkowe koszty wynoszą około 8,1 mld zł.

Jak wyglądają źródła finansowania?

Podstawowe źródło widzimy w Funduszu Spójności, w którym na lata 2014-2020 mamy ponad 1 mld zł. Planujemy przede wszystkim usunąć tzw. wąskie gardła. Chcemy, aby już po czterech latach na Odrzańskiej Drodze Wodnej mogły pojawić się barki. Nie będzie to, oczywiście, od razu Odra w IV klasie żeglowności, ale będzie to rzeka żeglowna. Mamy nadzieję, że będzie to sygnał dla przedsiębiorców, że mogą podpisywać umowy z armatorami a ci, widząc zachodzące zmiany, zgłoszą się do stoczni śródlądowych i ruszy pełną parą budowa statków. Liczymy na to, że ustawa stoczniowa, która ma zostać niebawem przyjęta, obejmie także statki śródlądowe. Cel mamy jeden: rozkręcić polską gospodarkę.

Jeśli chodzi o finansowanie, to wcześniej wspominałem już o instrumencie CEF i o TEN-T oraz o planie Junckera. Liczymy także na środki inwestorów z zainteresowanych branż. Mam na myśli duże firmy energetyczne, które chcą włączyć się w realizację naszych planów. Oprócz tego mamy jeszcze środki pozostające w gestii samorządów terytorialnych. Przypomnę, że budując elektrownie i stopnie wodne chcemy, aby także przy okazji powstały przejścia drogowe w tych miejscach. W związku z tym powstaje szansa na silną integrację obszarów. Obecnie wiele gmin jest przedzielonych rzeką, tak Wisłą jak i Odrą. Oprócz budowy stopni wodnych i elektrowni zamierzamy wykorzystać funkcję integracyjną w wymiarze terytorialnym w postaci budowy mostów.

Myślę, że warto powiedzieć, jakie obecnie ponosimy koszty zaniechania inwestycji w tym zakresie. W latach 1997-2010 utraciliśmy łącznie prawie 44 mld zł. W skali roku daje to około 3,4 mld zł. Przypomnę, że budowa jednego stopnia wodnego wraz z elektrownią na Wiśle to koszt około 3,5 mld zł. Jak widać, bardziej opłaca się inwestować niż tracić corocznie 3,5 mld zł.

Jakie korzyści uzyskamy z planowanych inwestycji?

Przede wszystkim zwiększy się ochrona przeciwpowodziowa. Jest to bardzo ważna kwestia. Przypominam, że IV klasa żeglowności to nie tylko uzyskanie określonych gabarytów koryta rzeki, ale przede wszystkim zabezpieczenie wody na okres 270 dni. Oznacza to, że trzeba budować zbiorniki retencyjne. Uzyskujemy dzięki temu konkretne korzyści w postaci zwiększenia udziału transportu śródlądowego, w postaci produkcji energii, stworzenia przepraw mostowych i rozwoju turystyki. Jednak główna korzyść to zbiorniki retencyjne, które zapewniają wodę dla rolnictwa, dla przemysłu i dla ludności.

Szczerze państwu powiem, że podczas spotkania z przedstawicielami wielkich firm, które odbyło się w minioną środę, wspominałem już o nim, usłyszeliśmy, że czasami w porze suchej w elektrowniach brakuje wody do schładzania. Poza tym na Śląsku woda jest potrzebna do celów przemysłowych. Dzięki retencji i poprawie żeglowności dostarczamy również wodę niezbędną dla funkcjonowania rolnictwa oraz na potrzeby okolicznych mieszkańców.

Jeszcze kilka słów na temat korzyści.

Z badań przeprowadzonych przez panią prof. Krystynę Wojewódzką-Król na zlecenie firmy Energa wynika jasno, że gdybyśmy dziś mieli zakończony odcinek Wisły od Warszawy do Gdańska, to dzięki niemu moglibyśmy uzyskiwać roczne przychody w wysokości 18,5 mld zł. Szacowany koszt inwestycji, przypominam, to 31,5 mld zł. Można zatem

powiedzieć, że inwestycja zwróci się niemal natychmiast. Nie dokona się to bezpośrednio przez wpływ środków do Skarbu Państwa, ale poprzez poprawę wyników działania różnych sektorów gospodarki. Na slajdzie widzicie państwo, o jakie działy gospodarki chodzi. Jak widać, wszystko wskazuje, że korzyści będą wymierne i w znacznej wysokości. W tej sytuacji chyba nikt nie powinien myśleć, że nie warto inwestować – inwestować, z pewnością, warto i dlatego pokazuję państwu, jakie korzyści dzięki temu osiągniemy.

Na zakończenie powiem jeszcze kilka zdań na temat perspektywy czasowej. Zawiera się ona w latach 2016-2030. Początek działań to przyjęcie przez Radę Ministrów strategicznych dokumentów dotyczących rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Właśnie w zeszłym tygodniu złożyliśmy plan rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Do 20 kwietnia napływały do niego uwagi. W tej chwili odpowiedzieliśmy na uwagi Ministra Finansów i pozostałych resortów. Mamy nadzieję, że w okresie najbliższych dwóch, trzech tygodni program stanie się strategicznym programem polskiego rządu.

Druga kwestia to ratyfikacja przez Polskę konwencji AGN. Rozpoczęliśmy w tym kierunku działania. Mamy przygotowane uzasadnienie i czekamy na przysłanie przez ONZ oryginalnego certyfikatu. Będzie to tzw. duża ratyfikacja. Z art. 89 Konstytucji RP wynika wprost, że jeśli mają nastąpić duże wydatki, należy przeprowadzić procedurę dużej ratyfikacji. Mam nadzieję, że do końca roku ratyfikacja zostanie dokonana, co otworzy nam wrota do dalszych działań w postaci sięgnięcia do TEN-T i innych środków.

Kolejne kroki to powstanie Komitetu Sterującego Rozwojem Śródlądowych Dróg Wodnych, zacieśnienie współpracy z Republiką Czeską i rozpoczęcie dialogu z Komisją Europejską, Niemcami i Słowacją. Wspominałem już, że toczą się obecnie rozmowy na różnych szczeblach i mam nadzieję, że niedługo zobaczymy ich konkretne rezultaty.

Następny punkt to przetarg na studium wykonalności Odrzańskiej Drogi Wodnej. To działanie już rozpoczynamy i traktujemy je jako bardzo pilne. Mamy dwa pomysły w tej materii, dwie możliwe ścieżki działania. Pierwsza wiedzie poprzez uczelnie i wspólne granty naszych ośrodków i innych, zachodnich uczelni. Chodzi o to, aby działać szybko, nie czekać na długotrwałe rozstrzygnięcia przetargów itd. Gdyby z jakichś względów nam się to nie udało, spróbujemy drugiej ścieżki, czyli ogłoszenia przetargu. W tym przypadku należy liczyć się jednak z wydłużeniem czasu trwania procedury. Należy pamiętać, że czasu w nadmiarze nie posiadamy i chcemy iść do przodu jak najszybciej.

Później mamy w planie przygotowanie dokumentacji dotyczącej zmiany funkcji Zbiornika Racibórz i przetarg na studium połączenia od Koźla do granicy państwa. Mówiłem już o tym. Planujemy także powołanie Międzynarodowej Komisji Odrzańskiej. Chcemy wzorować się na komisjach Dunaju i Renu i utworzyć międzynarodowe ciało do spraw Odry.

Kolejne kroki to prace dokumentacyjne związane z rozpoczęciem inwestycji w Odrzańską Drogę Wodną oraz przygotowanie dokumentacji koniecznej do ujęcia Odrzańskiej Drogi Wodnej i dolnej Wisły w sieci TEN-T.

Do 2020 r. chcemy dokończyć Malczyce. W zeszłym tygodniu rozmawiałem ze wszystkimi zainteresowanymi stronami i powiem państwu, że musimy inwestycję dokończyć w 2018 r., a całkowite zakończenie powinno nastąpić w 2019 r. Rząd musi podjąć szybką decyzję. Musi ona być gotowa w ciągu najbliższych dwóch miesięcy. Nie możemy się z tego wycofać, ponieważ oznaczałoby to olbrzymie zagrożenia. Jeśli, nie daj Boże, doszłoby teraz do powodzi, to kilka miejscowości zostałoby zalanych. Rozpoczęty kanał o długości 6 km jest w tej chwili na takim etapie, że grozi nam poważna katastrofa. Musimy go jak najszybciej dokończyć. Nie ma innego wyjścia.

Jeśli chodzi o Kanał Gliwicki to przewidujemy remont i modernizację śluz. Oprócz tego zostanie przeprowadzona selektywna przebudowa śluz na Odrze skanalizowanej. W Raciborzu z kolei planowana jest przebudowa polderu na zbiornik retencyjny jako część połączenia Odra-Dunaj i przygotowanie do budowy polskiego odcinka połączenia Dunaj-Odra, czyli na długości od Koźla do granicy państwa. Na Odrze granicznej wspólnie z Niemcami przygotujemy dokumentację konieczną do kanalizacji. Następnie w Szczecinie-Podjuchach planowana jest przebudowa zwodzonego mostu kolejowego w celu usunięcia tzw. wąskiego gardła.

W latach 2017-2018 planujemy przeprowadzić przygotowania do budowy stopnia wodnego poniżej Włocławka, wstępnie już o tym mówiłem. Chodzi o plan Junckera. Do 2020 r. chcemy zbudować stopień wodny poniżej Włocławka. Są to działania w ramach tego samego projektu.

Następnie, jeśli chodzi o kanał środkowej i dolnej Wisły, zostanie przygotowana dokumentacja niezbędna do rozpoczęcia inwestycji. Chodzi o to, żeby kolejne inwestycje można podejmować co półtora roku a wszystko po to, aby w okresie piętnastu lat całość inwestycji na Wiśle została z sukcesem przeprowadzona. Cezura czasowa to rok 2030.

Planujemy także przeprowadzić modernizację kaskady górnej Wisły. W Niepołomicach zostanie zbudowany stopień wodny oraz będą przeprowadzone prace związane z przygotowaniem budowy stopnia wodnego w Podwalu. Zostaną zmodernizowane odcinki Odra-Wisła oraz Warszawa-Brześć.

Tak wyglądają nasze plany.

Na tym chciałbym zakończyć moje wystąpienie.

Jeśli będziecie mieć państwo pytania to jestem do waszej dyspozycji.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie ministrze, za interesującą prezentację.

Mam jednak prośbę – chodzi o to, żebyśmy otrzymali od państwa treść tej prezentacji. W materiałach, którymi dysponujemy, widzę strategię rozwoju i złożenia do planu, ale nie dostrzegam tego, co nam pan przed chwilą przedstawił.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Najlepiej byłoby, gdyśmy komplet materiałów otrzymywali przed posiedzeniem Komisji.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Słuszna uwaga, panie pośle, bez materiałów mamy duży problem z merytoryczną dyskusją.

Szanowni państwo, czas na zadawanie pytań.

Kto z pań posłanek i panów posłów ma pytanie do pana ministra?

Pan wiceprzewodniczący Aziewicz zgłosił się jako pierwszy, następnie – pan poseł Misiło.

Proszę, panie przewodniczący.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Mam konkretne pytanie.

Zainteresował mnie slajd pokazywany przez pana ministra, nosił on tytuł „Potencjalne źródła finansowania". Rozmawiamy o potężnych nakładach, o ogromnych kwotach a na tym slajdzie nie dostrzegłem żadnych cyfr. Bardzo mnie to zainteresowało, bo nie wierzę, abyście państwo przedstawili rządowi tak daleko idące projekty bez wskazania, w jaki sposób będą pokrywane koszty realizacji tych przedsięwzięć. Mają być one rozłożone na różne podmioty. Pan minister wskazał je jako potencjalne źródła finansowania, ale proszę o informację, ile oczekujecie państwo np. od samorządów i w jakim czasie? Ile pieniędzy ma pochodzić z budżetu? Ile ze środków unijnych?

Jestem przekonany, że pan minister dysponuje slajdem na ten temat i będę wdzięczny za jego przedstawienie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Proponuję, abyśmy zebrali wszystkie pytania i dopiero wysłuchali odpowiedzi przedstawiciela rządu.

Pan poseł Misiło, bardzo proszę.

Poseł Piotr Misiło (N):

Panie ministrze, wczoraj rozmawialiśmy na ten temat na posiedzeniu zespołu, który zajmuje się Odrą, dlatego nie będę wdawał się w szczegóły, ale – jeśli chodzi o pytanie pana posła – to wydaje mi się, że chodziło o kwotę gdzieś pomiędzy 70 a 90 mld zł. Tak

przynajmniej szacunkowo określili ją eksperci i, jeśli dobrze pamiętam, we Wrocławiu pan minister żonglował takimi kwotami.

Przedstawiona prezentacja była bardzo fajna, bardzo mi się podobała. Klub Nowoczesna poprze w zasadzie każdy z tych projektów, nie mam co do tego żadnych wątpliwości. Jednak również, podobnie jak mój przedmówca, bardzo chciałbym zobaczyć, jak wyglądają źródła finansowania planowanych inwestycji? Chodzi o konkretną informację. Ile będzie kosztował pieniądz? Czy będą to środki komercyjne, a jeśli tak, to skąd? Ile pieniędzy z samorządów, ile z Unii Europejskiej, ile od podmiotów prywatnych, ile z obligacji dedykowanych itd.?

Moim zdaniem, jest to w tej chwili absolutnie najważniejsza sprawa. Patrząc na wydatki państwa i na to, gdzie rozchodzą się pieniądze, podana kwota, w czasie kiedy planujecie przeprowadzić inwestycje, wydaje się nie do udźwignięcia przez polski budżet. Ponieważ jest to jednak obszar, który będzie na siebie zarabiał to, jak mówiłem wczoraj i wielokrotnie wcześniej, skorzystanie z komercyjnego pieniądza, tak jak w Anglii czy w Szwajcarii, jest w tym przypadku całkowicie dopuszczalne. Prosilibyśmy jednak o przedstawienie sposobu finansowania. Myślę, że jest o oczekiwanie nas wszystkich. Poza tym chcielibyśmy, jako posłowie, być informowani na bieżąco, jak wygląda przedsięwzięcie od strony kosztowej i planowanych środków a właściwie – zabezpieczenia ich w budżecie.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan poseł Nitras, bardzo proszę.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Mam jedno szczegółowe pytanie.

Czy pan minister mógłby powiedzieć coś więcej o tym, jakie są plany dotyczące mostu w Podjuchach? Na czym ma polegać jego modernizacja?

Ten most faktycznie ogranicza dziś możliwości transportowe na Odrze, są jednak różne koncepcje i w zależności od tego, która koncepcja zostanie wybrana (a może raczej – do której koncepcji skłania się resort) konieczne będzie poniesienie różnych kosztów. Sama modernizacja, oprócz tego, że kosztowna, jest oczywiście konieczna.

Czy pan minister mógłby na ten temat powiedzieć coś więcej?

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Na razie nie widzę innych zgłoszeń.

Panie ministrze, bardzo proszę o odpowiedź.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Dziękuję za pytania.

Odpowiedzi zacznę od ostatniego z pytań, dotyczącego mostu w Podjuchach. Chcemy tę inwestycję przeprowadzić, ponieważ ten most to wąskie gardło. Toczą się obecnie intensywne rozmowy. Wczoraj uczestniczył w nich pan minister Kozłowski, ja – niestety – nie mogłem być obecny. W każdym razie rozmawiamy. PKP chwilowo unika deklaracji a właściwie nie chce tej inwestycji, ale my uważamy, że jest ona niezbędna i zrobimy wszystko, aby została przeprowadzona i to w jak najkrótszym czasie. Ta inwestycja musi być wykonana i chyba wszyscy tu siedzący mamy takie samo zdanie na jej temat.

Jeśli chodzi o szczegółową koncepcję to chcę zwrócić państwa uwagę, że jesteśmy w resorcie zaledwie piąty miesiąc i w tym czasie naprawdę wykonaliśmy kawał roboty. Nad szczegółami cały czas pracujemy. Plan Junckera zakłada oczywiście komercję i będziemy z tej opcji korzystali. Nasze państwo wpłaciło na plan Junckera ponad 8 mld euro. Jesteśmy jednym z czterech największych udziałowców. Jeśli się nie mylę to tylko chyba Wielka Brytania (a może Francja?) nas przebiła kwotą 8,5 mld euro. Cały fundusz to 42,5 mld euro. Chcemy mieć duży wpływ na jego wykorzystanie i, jak powiedziałem, wstępnie złożyliśmy zapotrzebowanie na 50 mld zł, jeśli chodzi o plan Junckera. Tempo prac z tym związanych jest ogromne. W tym tygodniu odbyło się spotkanie w Ministerstwie Rozwoju. Działania będą kontynuowane, ale proszę mi wybaczyć, lecz na tę chwilę

nie mamy jeszcze dokładnie sprecyzowanych danych, ile środków i z jakiego źródła będzie pozyskanych. Przede wszystkim musimy rozpocząć studia wykonalności dla spraw, o których mówiłem, czyli dla Kanału Śląskiego, Koźle-granica państwa, Odrzańska Droga Wodna i Wisła. Jeśli zrobimy te studia, będziemy dokładnie znali koszty i źródła finansowania. Dziś, na etapie, na jakim teraz jesteśmy, możemy skorzystać jedynie z tych źródeł, które aktualnie są dostępne.

Dlatego nie mogę podać szczegółowych informacji. Jesteśmy jednak otwarci na wszystkie możliwe formy finansowania.

Zdecydowanie w najmniejszym stopniu chcemy korzystać ze środków budżetowych. Wiemy, że państwo ma dziś przed sobą wiele innych, równie ważnych celów. Naszym zadaniem, jako niewielkiego resortu, jest zrobienie z rzeczy małych rzeczy dużych. Tylko w ostateczności chcemy sięgać do środków budżetowych. W tym miejscu powiem, że np. Malczyce musimy zrobić niezwłocznie. Ich szacowany koszt to prawie 600 mln zł, ale jeśli do prac przystąpimy natychmiast to istnieje realna szansa obniżenia kosztów o jakieś 200 mln zł. Prawdopodobnie sfinansujemy to kredytem z EBI. Wiem, że na ten temat rozmawia Ministerstwo Środowiska.

Ważne jest jednak to, że z budżetu chcemy korzystać naprawdę w ostateczności i w jak najmniejszej skali. Oczywiście, tego typu koszty się pojawią, ale generalnie chcemy korzystać ze środków przedsiębiorstw, z funduszy, być może z obligacji itd. Dziś, nawet jeśli bym bardzo chciał, nie mogę państwu przedstawić szczegółów na ten temat. Mamy jednak gotowy plan, co chcemy zrobić a teraz będziemy rozpracowywać szczegóły, tzn. jak to zrobić. Niezwłocznie będziemy państwa informować o wszystkim, co zostanie ustalone w tej materii.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie ministrze.

Pan poseł Nitras *ad vocem* za chwilę, ale wcześniej chciałabym zapytać pana ministra o kwestię Wisły, żywo mnie ta sprawa interesuje.

Wisła to serce żeglugi, główna arteria wodna, jeśli chodzi o polskie porty, zwłaszcza trójmiejskie. Wszystko wygląda dobrze do połowy Polski. Każdy ma jakieś połączenie północ-południe, wschód-zachód. My będziemy patrzeć, jak ładnie górna Wisła łączy się drogą wodną z Odrą, a taki kawałek zostanie. Trudno mi zaakceptować, że taki fragment pozostanie. Może tylko nic na ten temat nie usłyszeliśmy? Chciałabym jednak usłyszeć od pana ministra, jeśli chodzi o stan zaawansowania, co dalej z naszą drogą rzeką Wisłą.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Jeśli chodzi o Wisłę, pani przewodnicząca, to szczerze powiem, że ta rzeka może być zrobiona bardzo szybko. Bardzo szybko oznacza okres piętnastu lat, jeśli chodzi o odcinek, o którym państwu mówiłem.

Chcemy skorzystać z planu Junckera a firmy energetyczne deklarują, że bardzo mocno włączą się w nasze działania. Myślę, że nie wystąpią tutaj jakieś większe problemy. Oczywiście, wymaga to pewnych umów i poukładania wszystkiego pod względem prawnym w sposób logiczny. Firmy, takie jak np. Lotos, mówiły nam wprost, że potrzebują drogi wodnej na Wiśle. Pytanie brzmi, dlaczego nie robimy całej Wisły? Głównie dlatego, że sięgamy do unijnej umowy AGN a ta wytycza nam, spośród dziewięciu szlaków w Europie, trzy szlaki w Polsce.

W pierwszej kolejności chcemy przywrócić IV klasę żeglowności na tych szlakach. Są to: E-30, czyli Odrzańska Droga Wodna od Bałtyku do Dunaju, E-40, czyli połączenia Gdańska przez Warszawę do Brześcia i dalej nad Morze Czarne, oraz E-70, czyli połączenie z Holandii przez Odrę i Wisłę, Zalew Wiślany do Kaliningradu. Naszym zadaniem jest przede wszystkim udrożnienie wymienionych trzech szlaków międzynarodowych. To jest priorytet i nie rozróżniamy kwestii Wisła, czy Odra. Osobiście pochodzę z województwa lubuskiego, czyli terenów bardzo ważnych, jeśli chodzi o Odrę, ale teraz jestem ministrem i muszę patrzeć na całość problemu.

Dla nas priorytetem są wszystkie szlaki o znaczeniu międzynarodowym, czyli trzy wymienione drogi: E-30, E-40 i E-70.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

W takim razie zadam pytanie dodatkowe.

Prace na której z tych rzek znajdują się na wyższym stopniu zaawansowania i na której są większe szanse na osiągnięcie zakładanej klasy żeglowności, wykorzystanie potencjału energetycznego, szlaków wodnych itd.?

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Od razu odpowiadam.

Jak powiedziałem w trakcie prezentacji, najbardziej zaawansowana jest Odra. W ciągu czterech lat zamierzamy przywrócić na niej żeglowność. Nie będzie to od razu żeglowność w IV klasie, ale chcemy pokazać, że istnieje możliwość żeglugi od Szczecina aż do Kanału Gliwickiego. Wykorzystamy 1 mld zł ze środków unijnych na lata 2014-2020. Są one już zadysponowane. Nie chcemy nikomu zabierać pieniędzy, nie zamierzamy ich przerzucać pomiędzy pozycjami. Chcemy jedynie wykorzystać to, co jest.

Wisła jest dla również bardzo ważna, ponieważ energetycznie jest ona lepsza niż Odra. Dlatego zamierzamy na niej wybudować dziewięć stopni wodnych z elektrowniami. Mam nadzieję, że plan Junckera wyjdzie i w ciągu piętnastu lat całość zostanie przeprowadzona. Nie można tego zrobić szybciej, ponieważ nie można jednocześnie budować kilku elektrowni. Wymagają tego względy bezpieczeństwa. Szansa jednak jest, ale jak powiedziałem potrzeba na to 15 lat i, niestety, tyle trzeba zaczekać na zakładany efekt.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Teraz zapowiadany pan poseł Nitras a później – pan poseł Aziewicz.

Bardzo proszę.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Dziękuję pani przewodniczącej za łaskawość i życzliwość.

Panie ministrze, chcę zwrócić panu uwagę na jedną rzecz (wiem to z własnego doświadczenia) – z punktu widzenia interesów PKP, z punktu widzenia interesów portu i szlaku wodnego modernizacja mostu w Podjuchach posiada kluczowe znaczenia. Wszystkie plany rozwojowe dalej na południe Polski, o których pan mówił, mają sens tylko wtedy, gdy na końcu tej drogi będzie znajdował się port w Szczecinie.

Mam nadzieję, że to będzie Szczecin a nie jakiś inny port na południu Europy.

Część z państwa zapewne tego nie wie, ale most w Podjuchach to *de facto* ostatnia bariera, która blokuje dostępność od strony lądu do portu w Szczecinie. Znaczenie mostu jest kluczowe i wszyscy interesariusze portu szczecińskiego, jego zarząd, władze województwa itd. podnoszą tę kwestię. Dlaczego o tym mówię? Ponieważ od wielu lat stoimy w tym samym miejscu. Dzieje się tak ze względu na postawę PKP. Z punktu widzenia tej spółki inwestycja w Podjuchy nie ma najmniejszego znaczenia. Żeby była jasność, nie chodzi o modernizację mostu, o to, aby był on bardziej nowoczesny. Chodzi natomiast o to, aby przestał on blokować dostęp do portu. Obawiam się, że w tej materii nigdy nie doczekamy się inicjatywy ze strony PKP. Dla nich jest to wydatek rzędu kilkuset milionów złotych, który niewiele im daje, czy nawet nie daje im niczego.

Dlatego Podjuchy to interes pana ministra, interes resortu, interes portu w Szczecinie oraz interes władz samorządowych zarówno miasta, jak i województwa. Wydaje mi się, że powinniśmy zastanowić się, w jaki sposób zdjąć obowiązek inwestycji z PKP. Z punktu widzenia ich interesów most w Podjuchach nigdy nie będzie posiadał dużego znaczenia.

Celem mojego wystąpienia jest uczulenie pana ministra na tę kwestię.

Dziękuję.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Dziękuję, panie pośle.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie ministrze, może najpierw zbierzmy pytania a później będzie czas na odpowiedzi.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Jeżeli pani pozwoli to chciałbym jednak od razu krótko odnieść się do słów pana posła.

Zgadzam się, że ten most jest rzeczą kluczową dla całej żeglowności na Odrze. PKP faktycznie nie są za bardzo zainteresowane. Ostatnio przedstawiły nam plany, że szacunkowy koszt miał wynieść 300 mln zł a teraz nagle słyszymy, że będzie to już 600 mln zł. Spodziewamy się trudnych negocjacji w tej sprawie, ale ostatecznie mamy przecież jeden rząd i mam nadzieję, że znajdziemy wyjście z sytuacji. Most należy do PKP i musimy się w tej sprawie porozumieć. Zrobimy wszystko w tym kierunku a jak wiadomo w rządzie mamy kolegów, którzy zasiadali wiele lat w sejmowej Komisji Infrastruktury, dobrze się znamy i mam nadzieję, że pan minister Smoliński i pan minister Szmit wykażą zrozumienie dla naszych potrzeb.

Negocjacje będą niewątpliwie twarde, ale nadrzędny jest interes państwa. Zrobimy wszystko, aby przywrócić żeglowność na Odrze i ta kwestia jest poza dyskusją. Zadanie musi zostać wykonane.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan poseł Aziewicz, bardzo proszę.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Krótka refleksja.

Jeżeli chodzi o przedstawione cele to trudno się nie zgodzić z panem ministrem. Inwestycje są absolutnie potrzebne i chyba na forum tej Komisji nie ma w tej kwestii żadnego sporu. Niepokoi mnie jednak trochę mglistość wypowiedzi pana ministra, jeśli chodzi o źródła finansowania. Miałem zaszczyt pracować w rządzie pana premiera Jerzego Buzka i nie wyobrażam sobie, aby przez Radę Ministrów mogło przejść coś, co nie posiadałoby bardzo jasno określonych źródeł finansowania. Ówczesny wicepremier Leszek Balcerowicz nie przepuściłby z pewnością takiego dokumentu.

Mam nadzieję, że standardy w rządzie pani premier Beaty Szydło są co najmniej takie same.

Przez moment pan minister wspomniał o finansowaniu regulacji dolnej Wisły przez koncerny energetyczne. Pamiętam, że koncern Energa bardzo mocno angażował się w to przedsięwzięcie, ale miało to miejsca zanim Energa została obciążona potężnym zaangażowaniem, najdelikatniej to nazywając, w reformę górnictwa. Nie wiem, czy dziś Energa ma jeszcze pieniądze na finansowanie regulacji Wisły i czy jej zarząd jest jeszcze w stanie odpowiedzialnie powiedzieć, że podejmie się wypełnienia zobowiązania w postaci realizacji kaskady dolnej Wisły.

Pan minister wspomniał także chyba o nowej ustawie o portach. Nie wiem, czy dobrze zrozumiałem tę część wypowiedzi, ale została ona wygłoszona w kontekście poszukiwania źródeł finansowania przedsięwzięć, o których dziś rozmawiamy. Czy porty miałyby dźwigać finansowanie tych przedsięwzięć?

Będę wdzięczny za udzielenie odpowiedzi.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Jeśli chodzi o porty, to w trakcie rozmów z różnymi partnerami wyszło, iż może to być potencjalne źródło. W większości są to bowiem porty prywatne…

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Prywatne porty morskie?

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Mam na myśli porty śródlądowe, rozmawiamy o portach śródlądowych, panie pośle.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Jasne, rozumiem.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Odnoszę się do mojej działki, czyli do portów śródlądowych.

Chcemy, aby te porty przystąpiły do naszych inwestycji, bo koniec końców z tego będą przecież żyły w przyszłości. Rozważamy różne formy współpracy. Na razie jest to jeszcze bardzo luźna koncepcja.

W środowym spotkaniu (o którym już kilka razy mówiłem) brały udział wszystkie największe firmy energetyczne. Wiedzą one oczywiście, że trzeba teraz wyłożyć duże środki na górnictwo, ale – z drugiej strony – chcę panu posłowi powiedzieć bardzo ważną rzecz: z badań pana prof. Michała Plucińskiego, który badał Odrzańską Drogę Wodną, wynika wprost, że jeśli uczynimy tę drogę drogą IV klasy żeglowności to potanieje transport. Wystarczy, że będzie to tylko 10% w stosunku np. do kolei lub innych środków transportu a wiele firm od razu wchodzi do gry. Mam na myśli te firmy, które chcą eksportować produkowane towary. To niezwykle ważny aspekt.

Inaczej mówiąc, poprawa żeglowności sprawi, że wiele towarów, m.in. węgiel, będzie można eksportować do takich krajów jak Szwecja, Anglia, itd. Takich możliwości dziś nie ma.

Firmy energetyczne mają świadomość powyższego. Zwracam uwagę, że mówimy w tym kontekście o wielu firmach a nie – o jednym przedsiębiorstwie, raczej chodzi o zbudowanie konsorcjum. Zgadzam się, że sama Energa może co najwyżej wybudować jeden stopień wodny i to wszystko. Przez trzydzieści lat co najwyżej wybuduje cztery takie stopnie, na pewno nie więcej. Nam chodzi jednak o skonstruowanie takiego planu, który pozwoli planowane inwestycje wykonać jak najszybciej. Zamierzamy spiąć wszystkie firmy i stworzyć duże konsorcjum. Plan Junckera gwarantuje najwyższą wiarygodność i najniższe odsetki.

Dziś mogę powiedzieć tylko tyle, że konstruujemy coś naprawdę dużego, co pozwoli nam wykonać inwestycję w relatywnie krótkim czasie. Zgadzam się z panem posłem, że jedna firma nie da rady. Zamierzamy włączyć szereg dużych firm, m.in. zainteresowane są PKN Orlen i Lotos, które dostrzegają w tym własne interesy. Podobnie, jeśli chodzi o firmę LNG. Podobno nie ma żadnych problemów, ponieważ w Europie jest nadmiar środków. Po tym spotkaniu jestem niezmiernie zbudowany i wierzę głęboko, że wszystko się uda. Proszę tylko o nieco cierpliwości. Wykonaliśmy naprawdę dużą robotę.

Zwracam uwagę, że tego nie było we wcześniejszych planach, w kampanii wyborczej nie mówiliśmy o kwestiach żeglowności na Odrze i Wiśle. To jest pomysł aktualny, z teraz i zastanawiamy się, jak go najlepiej zrealizować bez obciążania budżetu, ponieważ doskonale wiemy, jak wielkie ciążą na nim zobowiązania. Spróbujemy rzecz przeprowadzić w taki sposób, aby uzyskać zamierzone efekty. Pokazujemy zainteresowanym, jak wielkie mogą osiągnąć korzyści i trzeba byłoby być nienormalnym, aby z takiej szansy nie skorzystać.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nikogo o to ostatnie nie posądzam, panie ministrze.

Jeśli panie posłanki i panowie posłowie nie mają więcej pytań, pozwolę sobie zwrócić się w tej chwili do naszych licznych gości.

Szanowni państwo, jeśli chcecie zabrać głos, bardzo proszę. Przypominam tylko o wcześniejszym przedstawianiu się do mikrofonu, jest to potrzebne do sporządzenia protokołu.

Mamy pierwsze zgłoszenie, bardzo proszę.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie Maciej Gromek:

Bardzo dziękuję, pani przewodnicząca.

Nazywam się Maciej Gromek, reprezentuję Urząd Żeglugi Śródlądowej w Warszawie.

Szanowni państwo, na mapce, którą przedstawił pan minister, łącznik pomiędzy Brześciem a Wisłą jest poprowadzony wzdłuż linii Bugu. W materiałach, jakie otrzymaliśmy, jest natomiast mowa o odcinku Warszawa-Dęblin i dalej od Dęblina kanałem lub rzeką do rzeki Krzny. Ta koncepcja wydaje mi się być dla nas najlepsza, ponieważ Wisła powyżej Warszawy nie może pozostać w stanie dzikim. Gdyby tak się stało, to wszystkie problemy, które mamy teraz przed Płockiem, przeniosłyby się przed Warszawę. Oznacza to wzrost zagrożenia powodziowego i szereg innych kłopotów. Jeśli E-40 poprowadzimy przez Dęblin do Brześcia, to rzeka Bug pozostanie nadal dla miłośników przyrody,

a my będziemy mieli część Wisły uregulowaną z pieniędzy AGN. Pozostanie nam jeszcze odcinek do Krakowa. Należy się spodziewać, że będzie problem ze sfinansowaniem prac na tym odcinku, ale bez względu na to odcinek nie może pozostać w stanie zdziczałym, czyli tak jak dziś, ponieważ wówczas runęłaby cała dotychczasowa koncepcja wspomagania przeciwpowodziowego.

To wszystko, co chciałbym dodać od siebie na ten temat. Zwracam uwagę na pewną nieścisłość. Moim zdaniem, drogę należałoby poprowadzić przez Dęblin i dalej kanałem Wieprz-Krzna. Taka koncepcja już kiedyś zresztą była.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Kto z państwa następny?

Bardzo proszę.

P.o. zastępcy prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej Robert Kęsy:

Robert Kęsy, pełniący obowiązki zastępcy prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej.

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, chcę poinformować, że Krajowa Rada Gospodarki Wodnej, działająca przy prezesie Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej ogłosiła stanowisko, w którym popiera inicjatywę rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Rada zwraca szczególną uwagę na konieczność podpisania umowy AGN i zbieżność tych celów z dotychczasowymi działaniami w zakresie gospodarki wodnej. Chodzi o to, aby proponowane działania wpisywały się w to, co robi Ministerstwo Środowiska, czyli o ochronę przed powodzią i przed suszą oraz o inne działania gospodarcze w tym zakresie.

Stosowne stanowisko prześlemy do Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz do sekretariatu Wysokiej Komisji.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Kto następny?

Bardzo proszę.

Ekspert Nadwiślańskiego Związku Pracodawców, Konfederacja Lewiatan, Grażyna Ciemniak:

Grażyna Ciemniak, reprezentuję Nadwiślański Związek Pracodawców i Konfederację Lewiatan.

Na wstępie chcę podziękować za możliwość wzięcia udziału w dzisiejszym posiedzeniu.

Jeśli chodzi o plan przedstawiony przez pana ministra to jest on bardzo ambitny. Chciałabym, aby był on konsekwentnie realizowany i aby tej konsekwencji nie zabrakło.

Moim zdaniem, bardzo ważne jest to, co powiedział pan minister, iż nie jest istotne czy chodzi o Wisłę, czy o Odrę, że obie rzeki będą traktowane równorzędnie. Uważam, że pewne działania przygotowawcze można prowadzić równolegle i nie ma co dziś zwlekać, jeśli istnieje szansa pozyskania środków w ramach planu Junckera. Cieszę się także, bo akurat jestem z Bydgoszczy a zostały przywołane badania prof. Babińskiego. W Bydgoszczy intensywnie pracuje się nad koncepcją rewitalizacji Wisły. Na Uniwersytecie Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy mamy Katedrę Rewitalizacji Dróg Wodnych.

Ostatnio odbyło się posiedzenie Kujawsko-Pomorskiej Rady Dialogu Społecznego, w trakcie którego mieliśmy okazję zapoznać się w szczegółach z raportem pani prof. Wojewódzkiej-Król. Chciałabym podkreślić, że jeśli w ostatnim roku realizacji kaskady będzie 18,5 mln zł korzyści z tej inwestycji a ile będzie na przestrzeni kolejnych lat z tytułu kompleksowego zagospodarowania Wisły, to łatwo sobie policzyć, to chyba dziś nie ma sensu w ogóle dyskutować w kategoriach: warto czy nie warto. Trzeba po prostu intensywnie pracować nad przygotowaniem dokumentacji a później nad realizacją inwestycji i pozyskaniem w tym celu partnerów.

Pan minister o tym mówił i nie pozostaje mi nic innego, jak wyrazić z tego powodu zadowolenie.

Chciałabym jeszcze powiedzieć kilka zdań na temat stopnia wodnego poniżej Włocławka i firmy Energa. Z posiadanych przeze mnie informacji wynika, że problem pojawił się nie tyle przy okazji zaangażowania firmy, ale z powodu decyzji środowiskowej. Chodziło o pewne drobne uchybienia czy może raczej niezgodności z treścią dokumentów strategicznych.

Przy okazji chciałabym się zapytać, jak pan minister widzi rozwiązanie problemów związanych z Naturą 2000? Osobiście jestem gorącym orędownikiem kompleksowego zagospodarowania Wisły i popieram stanowiska, jakie zostały w tej kwestii podjęte na Radzie Dialogu Społecznego (mam na myśli otwarte posiedzenie). Interesuje mnie, jak pan minister widzi ewentualne rozwiązanie problemu? Wcześniejsze prace nad budową stopnia wodnego poniżej Włocławka zostały przecież w pewnym momencie zahamowane ze względu na stwierdzenia zawarte w raporcie oddziaływania na środowisko, dziś w grę również wchodzi decyzja środowiskowa.

I na zakończenie jeszcze jedno pytanie, być może tę kwestię przeoczyłam, ale chciałabym prosić o odpowiedź: kiedy jest planowany przetarg na studium wykonalności dla Wisły?

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Pani poseł Masłowska, bardzo proszę.

Poseł Gabriela Masłowska (PiS) – spoza składu Komisji:

Dzień dobry państwu.

Biorę udział w posiedzeniu, korzystając z przerwy w pracach innych komisji, ponieważ poruszany dziś temat bardzo mnie interesuje. Chciałabym zapytać o jedną rzecz, być może ta tematyka była już poruszana, tego nie wiem, ale niestety nie mogłam być obecna od początku obrad.

W „Strategii rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2014-2020, z perspektywą do 2030 r." znajduje się następujący zapis, cytuję: „Monitorowanie inwestycji hydrotechnicznych mogących negatywnie wpływać na stan ekologiczny wód oraz siedlisk i gatunków zależnych od wód Odry…" itd. Projekt przewiduje odzyskanie 700 ha w terenie zalewowym rzeki Odry w miejscowościach Domaszków i Tarchlice.

W związku z tym chcę zapytać, jaki wpływ dotychczas miały organizacje ekologiczne działające w Polsce na żeglugę śródlądową na rzekach Odra i Wisła? Na przykład interesuje mnie Fundacja WWF Polska, która realizuje m.in. Projekt Odra. Chciałabym wiedzieć, ile jest takich „pomysłów", w cudzysłowie, w dorzeczach Wisły i Odry oraz jaki to będzie miało wpływ na odbudowę żeglowności naszych rzek ?

Jeśli chodzi o inne kwestie dotyczące działalności organizacji ekologicznych to pytania w tej sprawie będę kierować bezpośrednio do Ministerstwa Finansów.

Proszę o odpowiedź na zadane pytania.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, pani poseł.

Jeśli chodzi o wcześniejsze pytania to chciałabym, aby również ustosunkował się do nich pan prezes Robert Kęsy. Poruszone kwestie dotyczą aspektów środowiskowych, zwłaszcza jeśli chodzi o wydawane decyzje i ewentualne poślizgi w realizacji inwestycji we Włocławku. Myślę, że pytanie pani poseł wkomponowuje się w tę tematykę.

Po udzieleniu odpowiedzi przejdziemy do kolejnej tury pytań. Proszę zatem o odpowiedź pana ministra i pana prezesa.

Kto z panów pierwszy? Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Może ja spróbuję odpowiedzieć jako pierwszy.

Jeśli chodzi o koncepcję Warszawa-Brześć, to studium jest już wykonane. Wykonał je lubelski urząd marszałkowski. Byliśmy na prezentacji, możemy mieć do niej kilka uwag, jednak należy pamiętać, że dziś mamy tylko pokazany pomysł, ale nie znamy wszystkich szczegółów. Oczywiście, będziemy chcieli ten odcinek wykonać i prawdopo-

dobnie będzie to Dęblin-Brześć, zgodnie z tym, co przedstawiłem w prezentacji. Uważamy, że jest to działanie celowe to po pierwsze, a – po drugie – wiemy, że powstaje tam kopalnia węgla i warto zapewnić udział transportu śródlądowego w przewożeniu wydobytego surowca. Jest to jednak nieco dalsza przyszłość.

Nie jesteśmy w stanie wszystkiego zrobić w krótkim czasie. Przypominam, że całe nasze ministerstwo całkiem niedawno było zaledwie wydziałem zatrudniającym pięć osób. Dziś się rozbudowujemy, ale musimy przestrzegać przepisów. Jesteśmy w trakcie zatrudniania nowych osób. W tej chwili mamy dopiero jedenastu pracowników a zdołaliśmy wykonać wiele poważnych zdań.

Jeśli chodzi o studium wykonalności to teraz rozpoczynamy prace. Wiele działań prowadzimy równolegle. Choćby tylko nasza wizyta w Sejmie, udział w posiedzeniu Komisji, to wszystko pochłania dużo czasu. Nie jest tak, że w pięć minut potrafimy wszystko zrobić i od razu wszystko wiemy.

Co się zaś tyczy Natury 2000 to są z nią, oczywiście, problemy, ale liczymy na ścisłą współpracę z Ministerstwem Środowiska. Jest ona w tym kontekście bardzo ważna. Musimy pomóc firmie Energa, która nie może rozpocząć budowy, gdyż kwestie środowiskowe są nieuregulowane. Jest to duży problem. Z wielu bezpośrednich spotkań wiemy poza tym, że niektóre organizacje ekologiczne są, prawdę mówiąc, pseudoekologiczne. Musimy przede wszystkim dbać o interesy państwa.

Kto wie, czy nie powstanie jakaś specustawa, tak jak miało to miejsce w przypadku dróg ekspresowych i autostrad. Jeśli chcemy poprawić bezpieczeństwo w zakresie przeciwpowodziowym (a taki jest jeden ze skutków naszych działań) to musimy wyważyć racje, nie może być tak jak dotychczas. Najlepszy przykład to autostrady i drogi ekspresowe. Te, które powstają dziś, powstają zgodnie z naturą. Modernizując drogę odrzańską lub Wisłę, nie zamierzamy niszczyć natury. Modernizować szlaki będziemy także zgodnie z naturą. Dobry przykład to Malczyce. Prowadzonych jest tam wiele działań proekologicznych. Jak się okazuje, można jedno z drugim połączyć. Potrzebna jest jedynie dobra wola i determinacja. My chcemy pomagać. Jesteśmy tym resortem, który ma to wszystko udrażniać.

Oczywiście, na zagrożenia będziemy adekwatnie reagować, ale w stosunku do firm, które będą inwestowały własne środki musimy być pokorni. Powinniśmy im służyć, bo działają przecież w interesie naszego państwa. Chodzi mi o kwestie przeciwpowodziowe. Pokazałem to wcześniej. Teraz przypominam: 44 mld zł strat w ciągu 14 lat. Nas na takie straty nie stać. Dla kraju najważniejsze jest bezpieczeństwo i tym będziemy się kierować w dalszych działaniach. Na pewno nie będzie lekko, ale gdzie dziś jest lekko? Nigdzie nie ma lekko.

Proszę jednak o odrobinę wyrozumiałości. Nie możemy od razu zatrudnić mnóstwa ludzi i mieć wpływ na wszystko, co się dzieje. Nasz budżet jest niewielki i wcale tego nie ukrywamy, ale za chwilę pokażemy, iż jesteśmy zdeterminowani. Program będzie programem rządowym, co ułatwi działanie. Wiemy, że nie będzie łatwo. Otrzymaliśmy wiele uwag, m.in. z Ministerstwa Finansów. Udzieliliśmy na nie odpowiedzi. Proszę jednak pamiętać, że nasz materiał w całości to nie 14 kartek, ale liczy on sobie ponad 250 stron. Wszystko jest szczegółowo rozpisane.

Dzisiaj nie pokazaliśmy wszystkiego, ponieważ nie takie zadanie ma prezentacja strategii. Dziś przedstawiliśmy jedynie, w którym kierunku idziemy i co chcemy osiągnąć. Z pewnością droga nie będzie łatwa, bo choćby Ministerstwo Finansów, jak wiadomo, nie jest skłonne do wydawania dużych pieniędzy. Wiemy o tym, ale cały czas poszukujemy nowych rozwiązań. Jesteśmy od tego, aby coś wartościowego zrobić.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie ministrze.

Panie prezesie, bardzo proszę.

P.o. zastępcy prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej Robert Kęsy:

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, zacznę od stwierdzenia, że obszary Natura 2000 i ochrona środowiska naturalnego nie są domeną Krajowego Zarządu Gospodarki

Wodnej. Chciałbym natomiast powiedzieć dwa słowa na temat współpracy pomiędzy ministerstwami, poruszył ten temat pan minister.

Ostatnim namacalnym przykładem jest wpisanie stopnia wodnego poniżej Włocławka do aktualizacji planu gospodarowania wodami. Oznacza to, że wychodzimy naprzeciw inicjatywom ministerialnym. Podobnie jest z innymi inwestycjami, które zostały w ostatniej chwili zgłoszone przez ministerstwo. Znajdują się one na liście towarzyszącej planom gospodarowania wodami. Niemniej jednak należy mieć na uwadze, że każda inwestycja tego typu wymaga zbadania oceny wpływu na środowisko. W tym przypadku do udowodnienia pozostaje kwestia, iż mamy do czynienia z nadrzędnym interesem społecznym a sprawy wiążą się ściśle z ochroną przeciwpowodziową. Dysponując odpowiednim raportem na ten temat ma się w ręku poważne argumenty, które można przedstawić organizacjom ekologicznym.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Zgłasza się pan kapitan, ale – z tego, co zauważyłam wcześniej – o głos prosił pan Jerzy Lewandowski. W takim razie proszę, pan Lewandowski, później pan kapitan a potem jeszcze panowie siedzący z tyłu.

Bardzo proszę.

Sekretarz generalny Krajowej Izby Gospodarki Morskiej w Gdyni Jerzy Lewandowski:

Jerzy Lewandowski, Krajowa Izba Gospodarki Morskiej.

Pan minister dużo zapału i zaangażowania włożył w to, aby przekonać już przekonanych. Moim zdaniem, nikt z naszego grona nie wątpi, iż istnieje konieczność rozwoju transportu śródlądowego w Polsce, dzisiaj jest on piętą achillesową naszego transportu.

Reprezentując gospodarkę morską i porty morskie, z dużą satysfakcją odebrałem strategię i założenia przedstawione przez pana ministra. Rozwój żeglugi śródlądowej dla portów morskich to być albo nie być. Mając niewykorzystany potencjał przeładunkowy, trafiamy na barierę w postaci braku odpowiednich możliwości komunikacyjnych.

Jeśli chodzi o te możliwości to transport samochodowy i kolejowy osiągnęły prawie swoje granice i jedynym logicznym rozwiązaniem pozostaje rozwój transportu śródlądowego. Mam tylko jedną obawę – uważam, że za mało miejsca w strategii poświęca się możliwościom jej realizacji i możliwościom finansowym. Jak zauważy pan poseł Aziewicz, są one przedstawione dość mgliście. Realizacja projektu zależy od tego, czy znajdą się na to odpowiednie środki. Sam projekt jest niewątpliwie bardzo ambitny i bardzo potrzebny.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Pan kapitan, bardzo proszę.

Prezes Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych w Polsce „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej" kpt. Czesław Szarek:

Dzień dobry państwu – Czesław Szarek, „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej".

Poprosiłem o głos w związku z rzuconym hasłem na temat efektów działań ekologów a raczej chyba – ekologistów. Ze zdziwieniem chcę zadać pytanie: dlaczego?

Szanowni państwo, „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej" jest organizacją proekologiczną. Mam jednak w ręce dokument od Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, który w swoim rozdzielniku nie uwzględnia korespondencji z tego typu organizacją. Szkoda, że nie ma na sali pana ministra Gajdy, bo mógłbym mu to pismo bezpośrednio przekazał a tak zadaję jedynie publicznie pytanie: dlaczego tak jest? Postawione przeze mnie pytanie jest jednocześnie odpowiedzią na pytanie, jakie efekty przyniosły działania na płaszczyźnie gospodarka-środowisko.

To na razie tyle z mojej strony.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Są jeszcze dwa zgłoszenia…

Pan prezes Kęsy *ad vocem*?

Bardzo proszę.

P.o. zastępcy prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej Robert Kęsy:

Panie kapitanie, pan minister Gajda nie zajmuje się sprawami ochrony przyrody, ale jeśli trzeba, to ja tę informację przekażę właściwemu ministrowi.

Dziękuję.

Prezes Stowarzyszenia na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych w Polsce „Rada Kapitanów Żeglugi Śródlądowej" kpt. Czesław Szarek:

Będę wdzięczny.

Dziękuję, panie prezesie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, następny mówca.

Prezes Stowarzyszenia „Odrą w Świat" Zbigniew Antonowicz:

Dziękuję za zaproszenie.

Pani przewodnicząca, panie ministrze, reprezentuję Stowarzyszenie „Odrą w Świat", z regionu zachodniopomorskiego, a jednocześnie również Radę Interesantów Portu Szczecin oraz Komitet Gospodarki Wodnej przy Krajowej Izbie Gospodarczej.

Wszystkie wymienione przeze mnie organizacje mają wielką satysfakcję z tego, że założenia projektu strategicznego rozwoju śródlądowych dróg wodnych na lata 2014-2020 i w perspektywie do 2030 r. spełniają zgłaszane oczekiwania, a w szczególności, jeśli chodzi o Odrzańską Drogę Wodną, jesteśmy usatysfakcjonowani wyjątkowo, ponieważ przedstawione projekty zawierają to wszystko, o czym wielokrotnie rozmawialiśmy na różnych spotkaniach, m.in. ostatnio na Radzie Przednawigacyjnej w Szczecinie.

Mój przedmówca, pan Lewandowski, wspomniał o tym, jaką rangę dla portów morskich ma żegluga śródlądowa, mówił o tym także pan minister. Znaczenie tej żeglugi jest ogromne. W ostatnim czasie było wyraźnie widać przewagę inwestycji w portach morskich nad inwestycjami na tzw. zapleczu. Wydaje się, że koncepcja zrównoważenia rozwoju na przedpolu portów i na ich zapleczu jest bardzo dobrym pomysłem.

Jak powiedziałem, jesteśmy usatysfakcjonowani tym, co usłyszeliśmy, ale żeby zrealizować przedstawione cele, należy przede wszystkim zidentyfikować stan bieżący, z którym mamy obecnie do czynienia. Mamy świadomość tego faktu. Wspomniany stan bieżący zostanie zidentyfikowany w dość krótkim czasie, ale i tak mimo wszystko wydłuży to proces odtwarzania transportu śródlądowego.

Podam przykład Malczyc. Z tego co mi wiadomo, rozpisany został przetarg na wyłonienie audytora, który w ciągu pół roku sprawdzi, jaki jest faktyczny stan w Malczycach. Dopiero po tym będzie można podejmować decyzje. W ten sposób to rozumiem, ale spowoduje to, że czas na wyeliminowanie problemu miejsca, które jest kluczowe dla Odrzańskiej Drogi Wodnej zostanie znacznie wydłużony.

Nie wiem tego, ale być może, panie ministrze, ten proces można w jakiś sposób przyspieszyć. Obecne procedury związane najpierw z wyłonieniem audytora, a później z samym audytem i podejmowaniem decyzji dają nam stratę, pobieżnie licząc, około roku.

Chciałbym się odnieść także do drugiego newralgicznego miejsca na Odrzańskiej Drodze Wodnej , tzn. do mostu w Podjuchach.

Proszę państwa, musimy sobie powiedzieć następującą rzecz. PKP, czy może raczej PLK, realizuje inwestycję na tej tzw. Nadodrzance, czyli CE-59 od co najmniej kilku lat. Ogromne środki idą na uruchomienie wspomnianej Nadodrzanki jako trasy dla portów ujścia Odry, ale ta inwestycja, realizowana przez PLK, kończy się kilkaset metrów przed mostem w Podjuchach. To jest faktycznie kuriozalna sytuacja. Newralgiczne miejsce nie tylko dla żeglugi, ale także dla kolei, z bezpośrednim dostępem do portu, przy tak dużej inwestycji ma zostać odcięte tuż przed mostem w Podjuchach.

Bardzo bym chciał nakłonić pana ministra do tego, aby projekty, włącznie z montażem finansowym i harmonogramami prac na poszczególne odcinki, zostały ujawnione jak najszybciej. Wszystko po to, abyśmy mogli realnie wesprzeć resort w jego działaniach. Będzie to wsparcie prostych działań, takich jak ostatnio podejmowanych przez nasze stowarzyszenie, kiedy doprowadziliśmy do tego, iż renowacja mostu w Siekierkach, która kosztuje 6-7 mln zł zapłaconych z funduszu marszałkowskiego, zostanie dokonana z jednoczesnym podniesieniem mostu i uzyskaniem klasy międzynarodowej, czyli wysokości 5,25 m. Niektóre przedsięwzięcia są jednak realizowane bez tego typu wizjonerskich pomysłów a szkoda.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Kolejny mówca, bardzo proszę.

Członek zarządu Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych Jan Popończyk:

Dzień dobry państwu – Jan Popończyk, Stowarzyszenie Pilotów Wiślanych oraz Rada Kapitanów.

Proszę państwa, przed chwilą mój przedmówca powiedział o odtworzeniu żeglugi śródlądowej. Ja chcę powiedzieć, że my budujemy zupełnie nową branżę a nie odtwarzamy żeglugi śródlądowej, żeglugi śródlądowej w Polsce nie ma. To, co zostało pokazane w strategii, to rzeczy, które stanowią absolutnie nową jakość. Za tym wszystkim idzie jednak bardzo duża konieczność wsparcia i to zarówno ze strony państwa, jako sejmowej komisji, jak i ze strony ogromnej wyobraźni decydentów. Przedstawiona strategia może zostać zrealizowana na kilka różnych sposobów, jeśli weźmiemy pod uwagę późniejszy aspekt funkcjonalny.

Zwracam uwagę, że już w tej chwili borykamy się z dużymi problemami demograficznymi a jesteśmy w roku 2016. Przedstawiony projekt jest planowany na lata 2020-2030. Kiedy ta faza zostanie skończona, tzn. za 15 lat, będziemy mieli jeszcze większy problem z ludźmi niż mamy w tej chwili. To, co może dać program pana Morawieckiego, który na spotkaniu poświęconym transportowi mówił o daleko idącej automatyzacji, może być co najwyżej wplecione w ten projekt. Za 15 lat możemy mieć, proszę państwa, najnowocześniejszy system transportu wodnego w Europie. Nie my będziemy z niego korzystać. Ja, prawdopodobnie, będę się wtedy zajmował wnukami i przypuszczam, że większość z nas zakończy już bezpośrednią aktywność zawodową. W tym wszystkim chodzi jednak o naszych potomków, o tych, którzy ciężar z tym związany będą dźwigali dalej. Śluzy można budować według starych technologii albo według nowych technologii. Szlaki można przygotowywać mając na uwadze, że nieuchronnie zbliża się nowa fala rewolucji przemysłowej. Nazywa się to Industry IV. Spowoduje ona zmianę paradygmatów transportowych. Prawdopodobnie nie będzie już transportu drobnicy na długich dystansach.

Warto o tych rzeczach wiedzieć, warto je znać i brać je pod uwagę, ponieważ planując inwestycje na dziesięciolecia, trzeba wiedzieć, iż zmiany, które nastąpią w najbliższej pięciolatce lub w czasie dziesięciu lat, będą miały znaczny wpływ na kształt i efektywność naszych inwestycji.

Dziękuję za uwagę.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Jeszcze pani poseł Masłowska, bardzo proszę.

Poseł Gabriela Masłowska (PiS) – spoza składu Komisji:

Wiele mówimy o możliwościach i niejako automatycznie nasuwają nam się na myśl od razu możliwości finansowe. Jest jednak jeszcze jedna kwestia, proszę państwa.

Nasi specjaliści, naukowcy i inżynierowie, którzy mają w omawianym zakresie ogromną wiedzę, są chętni do współpracy i podzielenia się własnym doświadczeniem. Ta wiedza jest bardzo specjalistyczna. Wiem to, bo przed kilkoma tygodniami robiłam w Sejmie konferencję na ten temat i naprawdę pozostaję pod wrażeniem wiedzy, jaką posiadają nasi inżynierowie. Ci ludzie są poza tym chętni do współpracy i dlatego chcę

zapytać, czy Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej nawiązuje jakieś kontakty z tymi środowiskami naukowymi?

Wydaje mi się, że pewne rzeczy można by zrobić na skróty. Na przykład, Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie, konkretnie pan dr Graczyk, złożył ofertę, która przekazałam do resortu. Pan doktor zdeklarował, iż mogą oni wziąć udział w przygotowaniu wniosku do Komisji Europejskiej, mogą w tym pomóc, aby już teraz próbować włączać drogi wodne do programu Bałtyk-Adriatyk. Taki wniosek wymaga nie tylko kalkulacji finansowych, ale również uzasadnienia technicznego, technologicznego itd.

Dlatego mam pytanie: czy ministerstwo już na etapie koncepcji myśli o nawiązaniu trwałej współpracy ze środowiskami naukowymi, z polskimi specjalistami w tym zakresie?

Nie oczekuję od razu jakichś spektakularnych efektów, ale – czy taki pomysł jest w ogóle rozważany?

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pan prezes Kęsy jeszcze się zgłaszał, o ile dobrze zauważyłam.

P.o. zastępcy prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej Robert Kęsy:

Nie, nie wyrażałem takiej chęci, pani przewodnicząca.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Jeśli nie, to proszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Dziękuję za kolejną rundę pytań.

Zacznę od ostatniego pytania pani poseł Masłowskiej.

Pani poseł, wydaje mi się, że w moim wystąpieniu akurat ten aspekt podkreślałem. Mówiłem, że chcemy i, że otwieramy się na nowe środowiska. Sam osobiście bardzo często spotykam się z różnymi ludźmi, którzy podsyłają nam takie lub inne pomysły. Każdą ważną uwagę pokornie przyjmujemy i się nad nią pochylamy. Jesteśmy bardzo otwarci, ale podkreślam cały czas, że jesteśmy niewielkim resortem, dziś mamy chyba jedenastu czy dwunastu pracowników. Nie jesteśmy zatem w stanie być wszędzie, ale na pewno się bardzo staramy. Powiedziałem przecież, że planujemy, aby studium wykonalności poszło przez uczelnie, przez granty. Zależy mi tak samo, aby uczelnie zaczęły wreszcie coś robić dla Polski i to robić przy okazji ważnych projektów.

Podkreślałem to w prezentacji.

Poseł Gabriela Masłowska (PiS) – spoza składu Komisji:

Przepraszam, ale musiałam być wtedy nieobecna.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

…odkreślałem, że pierwsza ścieżka to krok w stronę uczelni i, że zależy nam również na tym, aby polskie uczelnie współpracowały z uczelniami zachodnimi, które mają większe doświadczenie w tej dziedzinie. Taką drogą chcemy kroczyć albo równolegle ogłosimy przetarg. Zobaczymy, która opcja nam wyjdzie.

Jeśli chodzi o studium wykonalności to chcemy jak najszybciej rozpocząć konkretną pracę. Nie przesądzamy formuły. Może być przetarg, ale równie dobrze może być grant na uczelni. Zależy nam jedynie na szybkim wykonaniu. Najlepiej byłoby to osiągnąć poprzez grant, ponieważ nasze ministerstwo nie ma takiego działania w planie budżetowym a jak wiadomo, każdy ogłoszony przetarg musi posiadać zabezpieczenie finansowe. My takim zabezpieczeniem nie dysponujemy.

Wielokrotnie to dziś powtórzyłem i powtórzę po raz kolejny: jesteśmy małym ministerstwem, z małym budżetem, ale zamierzamy w krótkim czasie zrobić duże rzeczy. Chcemy je robić, ale dlatego musimy poszukiwać różnych rozwiązań. Między innymi rozmawiając z uczelniami, staramy się iść do przodu tracąc jak najmniej czasu. Nie ulega wątpliwości, że chcemy to robić.

Jeżeli chodzi o Malczyce to byłem tam w zeszłym tygodniu i rozmawiałem ze wszystkimi zainteresowanymi stronami. Będę przekonywał pana ministra Gajdę, który nadzoruje tę budowę, aby niezwłocznie, czyli najpóźniej w ciągu dwóch miesięcy, do tego przy-

stąpić. Tu nie ma już czasu na żadne audyty i dodatkowe koszty związane z przetargami. Muszą tam niezwłocznie wejść firmy, które chcą robić.

Po spotkaniu dostrzegam duże zaangażowanie z ich strony. Chcą robić, ale wina leży po naszej stronie, po stronie państwa. Jeżeli widzę bowiem umowę z 1997 r., która przewidywała zakończenie w 2002 r., do tego jest złączony pięknie rozpisany, po prostu idealny harmonogram to naprawdę czegoś nie rozumiem. Co z tego, że państwo w kolejnym roku nie dało środków, 40 mln zł? Cały koszt Malczyc to miało być 170 mln zł, dziś ten koszt to już 700 mln zł, a niektórzy mówią nawet o 1,4 mld zł. Tak dłużej być nie może. Nie można w tym dłużej tkwić. Nie wolno zawierać tzw. umów o dzieło bez oznaczonego terminu wykonania, określenia ilości potrzebnych środków itd. To są kardynalne błędy. Szanowni państwo, tam było 35 aneksów. Ten aneks musi być aneksem ostatnim. Nie ma innej możliwości. Zakończenie prac w 2018 r., jak powiedziałem wcześniej, a oddanie całego kompleksu, bo w międzyczasie wyszły sprawy środowiskowe, tzw. cofka, w związku z tym przetarg w tym roku, a wykonanie w 2019 i cały kompleks jest oddany również w 2019 r.

Szanowni państwo, ja tam byłem i widziałem wykończone obiekty pod elektrownię, dla której części pięć lat stoją w Czechach. Płacimy rocznie kilka milionów złotych tylko dlatego, aby nie utracić gwarancji. To niewyobrażalne. Nie możemy zmienić wykonawcy, ponieważ zbyt wiele na tym byśmy stracili. A nad tym wszystkim wisi jeszcze groźba powodzi, nie daj Boże. Sprawa musi być załatwiona niezwłocznie. Należy przystąpić do działania w ciągu dwóch miesięcy po to, aby jeszcze w tym toku można było wiele rzeczy wykonać. Musimy ten temat raz na zawsze zakończyć. Innej drogi nie ma i żadne audyty nic tutaj nie pomogą. Potrzeba tylko zdrowego rozsądku i szybkiego działania.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję panu ministrowi.

Proponuję, abyśmy na tym zakończyli ten punkt porządku dziennego i płynnie przeszli do następnego, którym jest prezentacja założeń rządowego projektu ustawy o pracy na statkach żeglugi śródlądowej.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Jeżeli chodzi o proponowane zmiany w ustawie o pracy na statkach żeglugi śródlądowej to wynikają one z obowiązku implementacji do polskiego porządku prawnego zapisów Dyrektywy Rady 2014/121/UE z dnia 19 grudnia 2014 r. wykonującej Umowę europejską zawartą przez Europejskie Stowarzyszenie Żeglugi Śródlądowej, Europejską Organizację Kapitanów i Europejską Federację Pracowników Transportu i dotyczącą niektórych aspektów organizacji czasu pracy w transporcie śródlądowym, COM(2014) 452.

Powiem w skrócie.

Ta ustawa generalnie, bo dyrektywa jest inicjatywą stowarzyszeń, nie popsuje w niczym regulacji dotyczących czasu pracy na statkach żeglugi śródlądowej. Przypomnę, że w Polsce są to w większości firmy rodzinne i praktycznie ta dyrektywa nie będzie ich dotyczyła. Mało jest pracowników zatrudnionych na etacie a ona dotyczy tych właśnie osób. Generalnie rzecz ujmując, nasze prawo jest bardziej korzystne, jeśli chodzi o rozwiązania w prawie pracy niż propozycje zawarte w dyrektywie. Dlatego nie musimy się do niej dostosowywać. Dzieje się tak, jeśli w danym kraju zapisy są korzystniejsze.

Obecnie ustawa jest u nas konsultowana na szczeblu międzyresortowym. Mam ją przed sobą. Jest bardzo krótka, liczy zaledwie osiem artykułów i nie budzi jakichś specjalnych kontrowersji. Dzieje się tak dlatego, że dyrektywa jest, można powiedzieć, dyrektywą oddolną, przygotowaną przez stowarzyszenia wywodzące się ze środowiska osób pracujących na statkach żeglugi śródlądowej. Doprecyzowuje ona pewne kwestie.

Krótko mówiąc, brak jest w tym przypadku kontrowersji i lada moment projekt ustawy powinien trafić do Komisji i stać się przedmiotem stosownej procedury. W tej chwili znajdujemy się w końcowej fazie konsultacji międzyresortowych. Zgodnie z dyrektywą, do końca roku jej postanowienia zostaną wdrożone.

To tyle z mojej strony, bardzo wstępnie.

Jeśli byłyby jakieś pytania to jestem do dyspozycji państwa posłów.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy ktoś z państwa ma pytanie do pana ministra?

Nie ma pytań.

Bardzo sprawnie nam poszło rozpatrzenie tego punktu, muszę przyznać, że się nie spodziewałam.

Bardzo dziękuję panu ministrowi za dzisiejszą prezentację.

Państwu dziękuję za przybycie i poświęcenie swojego czasu, za zadawane pytania i za zaangażowanie w obrady.

Zapraszam na kolejne posiedzenia Komisji.

Dziękuję bardzo.

Zamykam obrady.

Przypominam, że następne posiedzenie Komisji jutro, o godzinie 8.00.